

**ДЪРЖАВНО-ОБЩЕСТВЕНА КОНСУЛТАТИВНА
КОМИСИЯ ПО ПРОБЛЕМИТЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА
ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА**

**СЪСТОЯНИЕ НА БЕЗОПАСНОСТТА НА
ДВИЖЕНИЕТО ПО ПЪТИЩАТА НА СТРАНАТА
ПРЕЗ 2005 г.**

СОФИЯ, 2006 г.

През 2005 г. по пътищата и улиците на страната са регистрирани 85 722 пътнотранспортни произшествия, в които са участвали като водачи пътници и пешеходци над 179000 души. В резултат на пътнотранспортните произшествия са загинали 957 души и са били наранени 10112 граждани, от които 3265 тежко. Запази се тенденцията от предходните години броят на загиналите да е под 1000. Най-голям брой загинали при пътнотранспортни произшествия е регистриран през 1990 г.- 1576. В сравнение със средните показатели за 13 годишния предходен период броят на жертвите се задържа с около 200 по-малък (*табл. 1*). В същото време следва да се отбележи, че не са настъпили съществени изменения в показателя загинали на 1 млн. население. Показателят за състоянието на безопасността на движението в нашата страна, който е 122,6 убити на 1 млн. жители съществено се отличава от този в някои водещи в това отношение Европейски държави като Великобритания, Холандия, Норвегия, Швеция, Дания, Финландия и др., където този показател се движи от 60 до 80 загинали на 1 млн. население */табл.2/*. Огромни са загубите, които понасят хората и обществото като цяло в резултат на пътнотранспортните произшествия - загинали, осакатени за цял живот, с временно влошено здравословно състояние, унищожени материални ценности.

Анализът на ПТП и жертвите в пътното движение през 2005 г. не показва съществени изменения в структурата на аварийността. Те са преди всичко отражение на поведението на участниците в движението, високата конфликтност на уличната и пътната мрежа и сериозните пропуски в организацията на движението в населените места, остарелия автомобилен парк с ниска степен на пасивна и активна безопасност, слабо оборудваната контролна система, ниска степен на изпълнение на наказанията, липса на система за обучение на населението, недостатъци в правната уредба, притъпено обществено чувство за отговорност по отношение правилата за движение, отсъствие на целеви средства за всеобща превенция и други.

Жертви на пътнотранспортните произшествия стават мъже и жени от всички възрасти като пешеходци, велосипедисти, водачи на пътни превозни средства и пътници в тях по всяко време на денонощието и дни на годината в населени и извън населените места. Загиват хора в добро физическо състояние и активна възраст.

I. Жертви на пътнотранспортните произшествия

Деца до 18 г. възраст

През 2005 година в резултат на пътнотранспортни произшествия по пътищата на страната са пострадали **1410** деца, от които 45 са загинали. Или всеки ден през годината жертви на пътнотранспортни произшествия са били повече от три деца.

От най-малките до 6 годишна възраст са пострадали - 168, от които са загинали 11. От 6 до 9 години са пострадали - 270 със загинали 7. От 10 до 14 г. - 407, от които 10 са загинали. От 15 до 17 г. - 565 пострадали, от които 17 са загинали.

Най-често децата са ставали жертва на произшествия като **ПЪТНИЦИ** в автомобилите - **614** пострадали, от които **26** са загинали. В по-голямата част от случаите пострадалите деца са се возили в автомобилите на родителите си или в автомобилите на свои близки, без да са използвани обезопасяващи средства като колани и защитни седалки, били са на предните седалки или в скута на възрастните.

Втората по големина група пострадали деца са **пешеходците** с **555** пострадали, от които **11** загинали. До 6 годишна възраст са били блъснати 86 деца, от които 2 са загинали, от 6 до 9 г. - 153, от които 4 загинали, от 10 до 14 г. - 186, от които 3 загинали, и от 15 до 17 г. - 130 с 2 загинали.

Като **водачи на велосипеди, мотопеди и мотоциклети** са пострадали **240** деца, от които **8** са загинали. (Вж. фиг. 1)

Младежи (от 18 до 24 г.)

При пътнотранспортни произшествия през периода са пострадали **1985** младежи и девойки от 18 до 24 годишна възраст, от които **122** са загинали. Като **водачи** на превозно средство са пострадали 853 души, от които са загинали 57. Висок е процентът на пострадалите девойки и младежи като **пътници** в превозните средства – 945, от които 58 са загинали. Като **пешеходци** са пострадали 187 младежи, от които 7 са загинали (Вж. фиг. 2). Основно младежите и девойките загиват и биват тежко наранявани като пътуващи в автомобилите /над 90%/. Най-тежките катастрофи с 2 и повече загинали са регистрирани с участие на младежи и девойки.

Пострадали участници в движението от 25 до 65 г.

От тази група са пострадали 6360 души, от които **579** са загинали. Най-голям е дялът на пострадалите от тази възрастова група като **водачи** на превозно средство - 3053 /48.0%/, от които **319** са загинали. Следва групата на пътниците - 2068 /32.5%/, от които **143** загинали и на пешеходците - **1238** /19,5%/, от които **117** загинали. (Вж. фиг. 3)

Пострадали над 65 г.

От тази възрастова група като участници в движението са загинали 208 човека и са били тежко ранени **1093**. Най-голям е дялът на пострадалите като **пешеходци** - 805 /62%/ със **129** /62%/ загинали. Следват водачите **267** пострадали с 58 загинали и пътниците **228** с **21** загинали. (Вж. фиг. 4)

Жертвите на пътнотранспортните произшествия са сериозен проблем на българското здравеопазване, защото в резултат на човешки грешки здрави хора се превръщат в пациенти на болничните заведения, където се полагат неимоверни усилия за спасяване на живота им, други остават инвалиди за цял живот или загубват живота си. Пътнотранспортните произшествия оказват значително влияние на здравословното състояние на нацията и смъртността на различните възрастови групи. За преодоляване на последствията от тях се изразходват значителни средства, понасят се сериозни материални загуби и психологически травми на семействата и обществото като цяло.

II. Къде загиват хората

Населени места

Близко две трети от тежките пътнотранспортни произшествия са регистрирани в населените места. През 2005 г. в резултат на пътнотранспортни произшествия в населените места са загинали 417 граждани и са били тежко наранени 6564/64.9%/ и тази тенденция на висок травматизъм в населените места се запазва трайно през последните години (Вж. Фиг. 5). В българските градове са загинали 321 граждани и са били ранени 5678. В селата са пострадали 982 души, от които 96 са загинали.

Основният вид ПТП в населените места е **“блъскане на пешеходец”**.

Основни нарушения са превишаването на скоростта и неспазването на предимство на кръстовищата, в зоните на спирките за обществен транспорт, пешеходните пътеки, учебните и детските заведения и др. Изключително висока е конфликтността, която определя високата аварийност поради пропуски в организацията на движението в населените места, лошо състояние на уличната настилка, отсъствието на условия за безопасно равноправно движение на пешеходците и велосипедистите.

Места с повишена аварийност в населените места са **спирките** за обществен превоз на пътници, пешеходните пътеки и кръстовищата. където са регистрирани 420 ПТП, загинали са 36 и 450 са ранени.

Най-често ПТП с пешеходци настъпват в **зоните между кръстовищата**, вследствие на неправилно движение по платното, неправилно пресичане между паркирани автомобили. Особено остър конфликт пешеходец - МПС има в градовете София, Пловдив, Бургас, Стара Загора, Варна, Враца, където са регистрирани 50% от смъртните случаи с пешеходци в градовете.

Голяма част от пострадалите в селата (фиг. 6) са в резултат на

пътнотранспортни произшествия с транзитно преминаващите МПС с висока скорост, поради което и тежестта на тази ПТП е два пъти по-висока.

Голямата аварийност в населените места е следствие на сериозни пропуски в организацията на движението, отсъствие на разделение на транспортните от пешеходните потоци, неизправности по пътната настилка, неконтролирано превишаване на скоростта, незаинтересованост от общинските власти по проблемите на безопасността на движението и др.

Извън населените места

Извън населените места са регистрирани 2581 пътнотранспортни произшествия при които са загинали 540 и били тежко ранени 3548 души.

Тежестта на тези произшествия е значително по-голяма. С най-тежки последици тук са челните удари и единичните пътнотранспортни произшествия. Голяма част от тежките пътнотранспортни произшествия се реализират в участъци с концентрация на произшествия и при ремонтно-възстановителни работи по републиканската пътна мрежа. Ниската обезпеченост със пасивни защитни съоръжения и множеството участъци с лошо състояние на пътната настилка по републиканската пътна мрежа определя и високата тежест на пътнотранспортните произшествия по нея.

През 2005 г. има нарастване на жертвите от ПТП второкласната, третокласната и общинската пътна мрежа, която е оставена без контрол, с много недостатъци по пътното платно и организацията на движението, липса на маркировка, необезопасени места с концентрация на пътнотранспортни произшествия и др. (табл. 3)

Общини

Разпределението на пътнотранспортните произшествия по общини (табл. 4) отразява състоянието на пътната мрежа и автопарка, съществуващата организация на движението, натовареността на трасетата, спазването на правилата на територията на общината от местните жители и транзитно преминаващия транспортен поток. Има общини с традиционно висока аварийност и голям брой загинали при пътнотранспортни произшествия. Броят на убитите от пътнотранспортни произшествия надвишава 15 в девет общини, в които са загинали общо 186 души, което представлява приблизително 20% от всички загинали. Голяма част от проблемите на безопасността на движението на територията на общините са в резултат на упоритото им подценяване от страна на общинските власти.

Области

Разпределението на пътнотранспортните произшествия и пострадалите

при тях граждани (*табл.5*) показва, че най-голям е броят на жертвите на територията на Столицата - 2222 ПТП, със 107 убити и 2725 ранени, следват Пловдивска област с 646 ПТП, 71 убити и 788 ранени, Старозагорска област-490 ПТП с 51 убити и 668. Структурата на аварийността в отделните области е различна. Съществуват сериозни пропуски в координацията между отделните институции, от които зависи безопасността на движението на територията на областта.

III. Как загиват хората в пътното движение

Три са основните групи катастрофи, към които се отнасят над 97% от убитите при ПТП. Това са първо - **блъсканията на уязвимите участници в движението -пешеходци, велосипедисти, каруцари и др.**, второ - **сблъсъците между две и повече МПС** и трето **единичните ПТП** когато автомобилът самостоятелно напуска платното за движение и се блъска в огради, стълбове, дървета, пада в пропасти и др.

Видът на произшествието показва как завършва движението и настъпва ударът, при който биват наранявани и загиват хората. (*Вж. Фиг. 7*)

Блъскане на пешеходец

При **2603** регистрирани тежки произшествия са загинали **255** и са били тежко ранени **2470** пешеходци. През годината на всеки 4 часа е блъскан един пешеходец. Близко **80%** от убитите и **95 %** от ранените са в резултат на произшествия настъпили в населените места. Високата конфликтност “пешеходец-моторно превозно средство”, особено в населените места, е отражение на поведението на пешеходците и водачите, пропуските в организацията на движението, превишаването на скоростните режими от страна на водачите на МПС, непознаването на правилата за движение от пешеходците, внезапната поява на платното на пешеходци от всички възрасти, особено в тъмната част от денонощието и др. Масово не се спазва предимството на пешеходеца на пешеходните пътеки, в районите на спирките на обществен транспорт, при завиване и др. Контролът на правилата за движение в населените места има епизодичен характер. Организацията на движението е насочена предимно да решава проблемите на автомобилистите за сметка на останалите участници в движението.

Блъскане на велосипедист

За периода са били блъснати 466 велосипедисти, от които 53 са загинали. През последните 6 години са регистрирани 2452 ПТП със 299 убити и 2252 ранени, като има тенденция на увеличение броя на произшествията с участие на велосипедисти. Най-често блъснатите велосипедисти получават черепно-мозъчни травми. Нормативно проблемът на безопасността на движението на

велосипедистите не е решен както по отношение обучението и ползването на обезопасителните каски така и по отношение на контрола и създаване на условия безопасното им движение. Почти няма населено място в страната, където да е решен въпросът с безопасното движение на велосипедистите, независимо че това е една алтернатива за разтоварване на централните градски части от автомобилен транспорт, подобряване на екологията и повишаване физическата активност на населението.

Блъскане на каруца

През 2005 година в резултат на сблъсъци между МПС и каруца са пострадали 157 души, от които 14 са загинали. Над 80% от пътнотранспортните произшествия от този вид са настъпили в тъмната част от денонощието. Една от основните причини за тези произшествия е безразборното движение на необорудвани със светлоотразителни елементи каруци и неспособността на техните водачи и несъобразената скорост на водачите на МПС в условията на намалена видимост. Не се изпълнява Законът за движението по пътищата по отношение на регистрацията на каруците от общините.

Единични ПТП

Това са ПТП, при които се нарушава устойчивостта на системата “водач - автомобил - път”, вследствие на което автомобилът се преобръща или се блъска в различни препятствия и прегради извън пътното платно.

За периода са регистрирани **1827** тежки ПТП (25.3%), като при тях са убити **270** (34.8%) и ранени **2410** (27%).

Във всички тези случаи непосредствено преди катастрофата е налице нарушение на правилата за движение и грешка от страна на водача на МПС, при неправилно избрана скорост на движение. В редица случаи загубата на управление е свързана с умора, задремване и заспиване на волана, разсейване, загуба на ориентация в тъмната част поради липса на маркировка, сигнализация, защитни съоръжения и други.

(табл.6)

По-голямата част от единичните ПТП са настъпили извън населени места, където скоростите на движение са по-високи. Над 50% от този вид ПТП настъпват в **тъмната част** от денонощието.

Сблъскване между МПС

Сблъскването между две и повече МПС е групата ПТП с най-голям дял пострадали граждани – общо **4656**, от които **350** са убити. Повечето от сблъскванията стават при дневно осветление.

На първо място като причина за тези ПТП са **неправилното изпреварване, престрояване и навлизане в лентата за насрещно движение**

по отсечки от пътната мрежа. С изключително тежки последици са **челните удари** между моторните превозни средства. На второ място е **неспазването на предимство** при преминаване през кръстовище. Следва групата **блъскане в движещо се отпред МПС** поради **неспазване на дистанция и блъскането в спряло МПС**, предимно в тъмната част от денонощието или в участък с ограничена видимост. Съществено намаляване на сблъсъците между МПС през деня е постигнато в редица Европейски държави след въвеждане задължителното движение със запалени светлини.

IV. ПТП в зависимост от вида на МПС

Най-голям брой ПТП и жертви са реализирани от водачите на леки автомобили (*табл. 7*). На следващо място по брой на ПТП и последствията от тях са товарните автомобили. Следват ги съответно водачите на автобуси, мотоциклетистите и мотопедистите, велосипедистите, водачите на каруци и трактористите.

В редица случаи пътнотранспортните произшествия допуснати от водачите на превозни средства за превоз на пътници и товари настъпват поради преумора на водачите, **неспазване изискванията за работното време и почивките**, **неспазване на скоростните режими** и другите правила за движение и други.

С особено тежки последствия са пътнотранспортните произшествия с участие на **двуколесни пътни превозни средства**, при които в по-голямата си част смъртният изход е в резултат на тежки черепно-мозъчни травми поради **неползване на защитни каски**.

В статистиката за пътнотранспортните произшествия почти не се отчита техническото състояние на автомобила - състоянието на гумите, спирачната система, осветителните прибори и др.

Важен фактор за безопасността на движението е нивото на пасивната и активна безопасност на автомобилите. Големият дял на остарелите моторни превозни средства предполага значително по-ниска защита на пътуващите в автомобилите.

Съществен резерв за намаляване тежките последици от ПТП е ползването на **обезопасителните колани и каски**. От участвалите в ПТП през 2005 г. водачи на МПС **обезопасителни колани** са ползвали едва 58% на предните седалки на автомобилите. На задните седалки ползваемостта не надвишава 2%. Ползването на **детски обезопасителни седалки** е по-ниско и от 1%. Въпросът за ползването на детските обезопасителни седалки при превозване на деца в автомобилите засега не е намерил място в нашето законодателство.

Опасността от смъртен изход и нараняване на пътуващите в автомобила

при пътнотранспортно произшествие е 2.5 до 3 пъти по-висока за водачите и пътниците, които не ползват обезопасителни колани.

V. Разпределение на ПТП по време

По дни от седмицата най-голям брой загинали (*фиг. 8*) при ПТП са регистрирани в дните **петък, събота и неделя** - 477 /50,2%/ (*Вж. Фиг. 9*)

В зависимост от метеорологичните условия се наблюдава по-високата аварийност при **неясно време** през месеците октомври, декември и януари, когато видимостта е значително по-ниска. (*Вж. Фиг. 10*) Именно в този период от годината в редица европейски държави е въведено задължение за целодневно движение на МПС с включени къси или дневни светлини.

През последните години непрекъснато нараства броят на ПТП в **тъмната част от денонощието**, като през 2005 г. делът на загиналите надвишава 47%. Произшествията по тъмно са с 1.7 пъти по-голяма тежест от тези през деня. За пътуващите през нощта опасността от попадане в катастрофа е 5 пъти по-голяма.

Най-застрашени през тъмната част от денонощието са уязвимите участници в движението - пешеходци, велосипедисти, каруцари.

За определени видове пътнотранспортни произшествия честотата на настъпване е по-висока през тъмната част от денонощието. Такива са единичните произшествия - 53% от загиналите, произшествията поради употреба на алкохол - над 70% и др.

Броят на загиналите по третокласната пътна мрежа в резултат на пътнотранспортни произшествия е по-голям през тъмната част от денонощието.

Изключително високата конфликтност през тази част от денонощието е породена на първо място от намалената възможност за видимост между участниците в движението, ограничената възможност за възприемане на пътната обстановка и опасностите, превишаване и несъобразяване на скоростта, липсата на добра и видима сигнализация и маркировка, както ограничените възможности на човека за работа през този период.

VI. Причини за пътнотранспортните произшествия

В разпределението на пътнотранспортните произшествия по причини най-голям е относителният дял на произшествията, отнасяни към нарушенията и грешките на водачите на МПС - 93%, (*Вж. Фиг. 11*) като на първо място е:

Превишената и несъобразена скорост

Най-голям дял от катастрофите по вина на водачите се отнася към неправилния избор на скоростта на движение на МПС /превишена и несъобразена/. Поради тази причина са настъпили 3210 произшествия, при които са загинали 439/51.5%/ и са били ранени 3941 души. Превишената и несъобразена с конкретните условия скорост често поставя водача в невъзможност да удържи автомобила на завоя, да спре пред внезапно появилия се пешеходец, велосипедист или каруца в тъмното. В условията на превишената и несъобразена скорост всяка грешка е фатална. От скоростта, с която се движи автомобилът зависи дължината на спирачния път и степента на увреждане на човешкото тяло при удар. Колкото е по-висока скоростта, толкова ударът е по-силен. Всички наранявания в пътното движение са свързани със скоростта на движение. Намаляването на средната скорост за движение в рамките до 10% намалява до 30% броя на жертвите.

Неправилно изпреварване и навлизане в лентата за насрещно движение

Поради тези нарушения са настъпили 550 ПТП, със 145 загинали и 854 ранени граждани. Най-голям брой пътнотранспортни произшествия със загинали граждани поради горните причини са допуснали водачите на възраст от 25 до 35 годишна възраст.

Отнемане на предимство

На следващо място по брой на ПТП е нарушението отнемане на предимство - 2139 ПТП, с 144 загинали и 2798 ранени, като има увеличение и по трите показателя. Най-много загинали поради неспазване на предимство са в резултат на действия на водачи над 55 годишна възраст.

Отнемане предимство на пешеходец

Поради тази причина са били блъснати 694 пешеходци, от които 34 са загинали. Най-голям брой пътнотранспортни произшествия със загинали граждани тук са реализирани от водачи на възраст над 65 години - **58.8%**. Най-често тези произшествия настъпват в районите на спирки от масовия градски транспорт, на пешеходни пътеки, в района на кръстовища и др.

Употреба на алкохол

Поради управление на МПС от водачи, употребили алкохол са регистрирани 366 ПТП, при които са загинали 47 и са били ранени 483 граждани. Броят на загинали те представлява 5% от общия брой, което е значително по-малко в сравнение с редица европейски страни, където този процент се движи от 12 до 30%. В същото време следва да се отбележи че контрол за управление след употреба на наркотик или забранени медикаменти няма. Няма система, няма и технически средства.

Най-голям брой ПТП поради управление от водач след употреба на

алкохол са регистрирани в областите Стара Загора – 57, Бургас – 44, Враца 25. и други./фиг. 14 /

Неправоспособни водачи

Особено опасни са случаите на управление на МПС от неправоспособни водачи. Техният дял е по-голям от катастрофите поради употреба на алкохол.

През периода са регистрирани **564** ПТП, с **71** убити и **711** ранени от неправоспособни водачи.

Запазва се високият брой на пътнотранспортни произшествия допуснати от неправоспособни водачи в регионите Стара Загора, Благоевград, Русе, София-град, Бургас, Пловдив, Хасково и др.

Анализът на данните от пътнотранспортните произшествия и жертвите при тях през 2005 г. показват, че съществени изменения в структурата на аварийността не са настъпили. Ситуациите, при които загиват хора се повтарят с тези от предишните години, като по-голямата част от тях са следствие на човешки грешки, слаби познания и умения по управление на автомобил. Сериозни са проблемите по състоянието на пътните комуникации, изправността на автомобилния парк, послеаварийните действия на хората и институциите, и не на последно място отсъствието на достатъчно инвестиции в тази насока.

През изминалия период Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението по пътищата продължи да полага усилия за институционализиране на проблема, за повишаване на активността и подобряване на координацията на отделните институции, активизиране участието на неправителствените организации, по-активно обсъждане на проблема по средствата за масово осведомяване и привличане вниманието на обществеността.

Направени бяха конкретни стъпки за изпълнение на Националната програма за подобряване на безопасността на движението. На две свои заседания Правителството на Република България прие конкретни мерки за подобряване състоянието на безопасността на движението. С решение №542 /15.06.2005г./ 2005 г бе обявена за година за опазване живота и здравето на децата в пътното движение. Предприеха се конкретни мерки в тази насока от Министерството на образованието и науката, Министерството на вътрешните работи, Министерството на транспорта, Държавната агенция за закрила на детето и др. В изпълнението на решението се включиха редица неправителствени организации. Стартира широкомащабна кампания за обучение и опазване на децата в пътното движение. С решение от 15 декември 2005г. Правителството утвърди Национална стратегия за опазване на живота и здравето на децата в пътното движение за периода 2006-2010г. и възложи задача на министрите и областните управители да разработят конкретни

програми за изпълнение на Стратегията; препоръча на кметовете, общинските съвети и неправителствените организации да се включат в изпълнение на стратегията.

Проведени бяха редица национално значими кампании, конференции, кръгли маси и др. с цел разширяване на институциите ангажирани в решаване на проблемите по безопасността на движението и обхващане по-широк кръг участници. Организирана и проведена бе Втора национална конференция по проблемите на безопасността на движението в която взеха участие голям брой научни работници, експерти по безопасността на движението, лекари, и др. Специално приветствие бе отправено от г-н Алеси Росарио изпълнителен директор на Фондация “ФИА”.

Повиши се активността на отделните министерства, неправителствени организации, членовете на ДОККПБДП. В рамките на комуникационната стратегия за присъединяване на България към Европейския съюз Министерството на транспорта реализира в национален мащаб проект Европейски стандарти за транспортни услуги за превоз на пътници и товари с автомобилния транспорт. Основната цел на проекта беше повишаване нивото на информираност за основните насоки на Веронската декларация 2003г. в областта на превозите на товари и пътници. В рамките на проекта в Столицата през м. юни се проведе национална конференция на тема “Толерантност на пътя”. На 15 и 16 юни по инициатива на министъра на транспорта г-н П.Мутафчиев се проведе национална конференция с международно участие “Безопасност и сигурност на транспорта в която взеха участие изтъкнати специалисти в областта на безопасността на движението.

Министерство на транспорта актуализира нормативните актове свързани с обучението на водачите, провеждането на изпитите, техническата изправност на пътните превозни средства и контролната дейност. Бяха въведени по-високи изисквания за съдържанието на изпитите и беше удължено времето за управление при провеждане на практическата част на изпитите на кандидатите за придобиване на правоспособност за управление на МПС, което позволява по-обективно да се преценят уменията на кандидатите

Повишени бяха и изискванията по отношение на оборудването на техническите пунктова. Това ще допринесе за намаляване броя на технически неизправните превозни средства, които се движат по пътищата, застрашават безопасността на движението и замърсяват околната среда.

Във връзка с усъвършенстване на конструкцията на превозните средства – повишаване на активната и пасивна безопасност и висока надеждност Министерство на транспорта, съвместно с Министерството на икономиката и енергетиката и Европейския институт разработиха 57 наредби определящи условията и реда за одобряване типа на пътни превозни средства, както и на системи, компоненти и отделни технически възли за тях. Към настоящият момент в Държавен вестник са обнародвани 34 наредби въвеждащи

директивите относно типовото одобрение на четириколесни моторни превозни средства. В Министерство на транспорта продължава работата по въвеждане на изменящите директиви и разработване на наредби въвеждащи директивите за типово одобрение на дву- и триколесни моторни превозни средства.

За осигуряване на безопасността и сигурността на превозите се въведе изискване - товарните автомобили на възраст над десет години да преминават периодичен преглед два пъти в годината. На същото изискване отговарят и автомобилите за превози на пътници (автобуси и таксиметрови автомобили), на които регионалните дирекции на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" извършват и специфични прегледи за транспортна годност.

Във връзка с усъвършенстване на организацията на контролната дейност в ИА "Автомобилна администрация", към Министерство на транспорта са предприети мерки за по-ефективно планиране на контрола. По препоръка и с помощта на туининг партньори от Франция и Германия, се проведе обучение на инспекторският състав по прилагане на европейското законодателство. В присъствие на представители на Франция и Германия се проведе обучение на 200 инспектори, като 60 инспектори са обучени за "обучители".

Бяха доставени 17 мобилни лаборатории с необходимото оборудване за извършване на по-ефективни проверки на превозните средства както на пътя, така и в предприятията, което ще повиши безопасността на превозите, ще намали негативното въздействие върху околната среда. Във връзка с контрола за спазването на изискванията за работното време на екипажите, лабораториите ще бъдат оборудвани с "тахографски четящи устройства". Във връзка с контрола за опазване опазване на околната среда е предвидено въвеждането на подвижни системи за анализ на вредните емисии в отработените газове на МПС и димомери.

За подобряването на мобилността на инспекторският състав, със средства от бюджета на ИА "Автомобилна администрация", са закупени служебни автомобили, които са оборудвани с необходимите технически средства

Служителите на Изпълнителна агенция "Автомобилна администрация" провериха 2426 разписания от националната транспортна схема, като 512 от тях бяха завишени, поради нереални времена за изпълнение.

Завишен беше и контрола на обществените превози - Изпълнителната агенция "Автомобилна администрация" извърши контролни проверки на пътя и в предприятията, които покриват 1,16 на сто от изработените от водачите работни дни /при нормативно изискване 1 на сто/,

Министерството на образованието и науката в изпълнение на Националната програма и 542 РМС предприе конкретни мерки за подобряване организацията на обучението и възпитанието на децата за безопасно движение по пътя. Бяха усъвършенствани учебните програми и утвърдени редица помагала по безопасност на движението за децата в училищна и

предучилищна възраст. Проведени бяха квалификационни курсове и бяха обучени 860 учители от детските градини по методика на преподаване на безопасност на движението а 6434 начални и 4144 учители от 5 до 8 клас получиха професионална квалификация по безопасност на движението. Предприети бяха конкретни стъпки по приобщаване на родителите в процеса на обучението и възпитанието на децата за безопасно движение по улиците и пътищата. Продължи изграждането на училищни комисии по безопасност на движението. Съвместно с ДНСП, СБА и БЧК бе организирана и проведена Национална ученическа викторина по безопасност на движение по пътищата на тема “Да опазим децата на пътя”, предшествана от викторини на областно ниво.

Държаната агенция за защита на децата организира и проведе редици инициативи-конкурс за детска рисунка, издадени бяха хиляди листовки на тема опазване на децата.Беше направен подбор и издаден ДВД диск с филми за безопасност на децата.

Съюза на българските автомобилисти със съдействието на ДНСП, Двореца на децата, МОН и редица кметове организира и проведе национален шампионат по приложно колоездене кръг от Европейския шампионат “Младежта за безопасно движение.” Съвместно с Пътна полиция ДНСП организира и проведе акция “Светлина” за информиране на водачите за опасностите и особеностите при управление на МПС през есенно зимния период както и подготовката на превозните средства за експлоатация през този период.

Министерството на регионалното развитие и благоустройството съвместно с МВР продължи дейността по откриването и отстраняването на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия. По отделна програма по предложение на кметове бе финансирано обезопасяването на опасни участъци по общинската пътна мрежа.

Българския червен кръст в партньорство с Пътна полиция ДНСП, СБА и Тойота мотърс организира и проведе редица мероприятия като част от Европейската кампания за пътна безопасност.Основния акцент на кампанията бе насочен към децата от 9 до 14 години.В заключителната конференция взеха участие експерти от 26 Европейски държави. През 2005г. бяха обучени 1200 служители на пътната полиция и 93000 кандидати за водачи на МПС по оказване на долекарска помощ. В изпълнение на Националната програма по безопасността на движението бе разработена нова програма за обучение на кандидат водачите по оказване на долекарска помощ и одобрена от МОН и МЗ.

Съвместно с ДНСП, СБА и професионалната футболна лига бе създаден фонд за подпомагане на децата жертви на пътнотранспортни произшествия.

През 2005г. контролната система установи и наложи наказания за различни нарушения на 1133935участници в движението. За различни превишения на скоростта са наказани 99620 водачи на МПС.За повторно

превишаване на скоростта над 40 км/час са наказани 2286 водачи. За управление на МПС след употреба на алкохол са наказани 25737 водачи, от които 8766 с присъди за управление на МПС концентрация на алкохола в кръвта над 1.2 на хиляда. За неползване на обезопасителни колани 85019 водачи на МПС. За разговаряне по мобилен телефон по време на движение са наказани 7529 водачи. За различни нарушения временно са лишени от правоуправление 34094 водачи. За техническа неизправност при движение на пътя временно са спрени от движение 14071 МПС.

В резултат на прилагането на точковата система са отнети 2334630 контролни точки. На 108067 водачи са отнети повече от една трета от точките, на 24413 водачи повече от две трети и на 6238 водачи всичките точки. Допълнително обучение за частично възстановяване на отнетите точки са преминали 13002 водачи. Възстановили са своята правоспособност след преминаване на първоначален курс за обучение, психопреглед и полагане на изпит 773 водачи.

Слабата техническа въоръженост на контролния състав е сериозна пречка за по голяма разкриваемост на нарушенията и постигане на по-силно въздействие върху участниците в пътното движение.

Конкретна критика по отношение на контролната дейност, по ползването на обезопасителните колани, управлението след употреба на алкохол, превишаването на скоростните режими бе отправена по партньорската проверка по глава 9 Автомобилен транспорт. За изпълнение на направените препоръки Министерът на вътрешните работи с конкретна заповед и подкрепата на всички членове на Държавно-обществената консултативна комисия по проблемите на безопасността на движението стартира кампания за повишаване ползваемостта на обезопасителните колани и спазването на скоростните режими. В резултат на усиления контрол и проведената просветно възпитателна работа нарасна ползваемостта на обезопасителните колани от 68 на 81% извън населените места и от 49% на 61% в населените места. Независимо от усиления контрол се запази ниският процент на ползване/около 2%/ на обезопасителните колани от пътниците на задните седалки в автомобилите. Ползването на детските обезопасителни седалки при превоз на деца е още по-ниско което предопределя и високата смъртност и травматизъм на пътниците в автомобилите.

По инициатива на Министерството на вътрешните работи се проведе четвъртият национален конкурс за детска рисунка в който се включиха над 10000 деца. Организиран и проведен тържество за връчване на наградите от третия национален конкурс в 28 региона на над 12000 деца. Проведени бяха конкретни кампании “Децата тръгват на училище”, “Децата във ваканция” и др.

Разшири се обхвата на отразяване на проблемите на безопасността на движението по електронните и печатни медии. Продължи традицията Българското национално радио и Дарик радио да поддържат постоянни

тематични излъчвания в съботния ден. Редица регионални радиа постоянно предават информация за пътнотранспортната обстановка. Радио FM + и BG радио поддържаха кампаниите “Убий скоростта - спаси дете” и “Виж пешеходеца”. Все по-конкретни стават репортажите на националната телевизия, Нова телевизия, кабелните оператори. Телевизия БТВ поддържа постоянна информационна рубрика на пътната полиция. Все по-често печатните медии публикуват материали за последствията от пътнотранспортните произшествия-човешките трагедии, съдебните зали, болничните заведения и др. Все по-активно медиите отразяват пропуските и недостатъците на пътната инфраструктура и др.

Сериозен проблем през изминалия период бе липсата на целево финансиране за изпълнение на Националната програма по безопасността на движението и провеждането на целенасочена просветно възпитателна дейност.

Все още няма оценка на реалните загуби на хората, обществото и държавата от пътнотранспортните произшествия. По данни на ООН загубите от пътнотранспортните произшествия в страните в преход възлизат на 2-2.5% от брутният вътрешен продукт. Унищожават се материални ценности, здрави хора боледуват, осакатяват и умират. Мъката и психическият тормоз на близките са неизмерими.

Без да бъдат подценявани усилията и активността на отделните институции, неправителствените организации, медиите би следвало да се отбележат сериозните пропуски в поведението на участниците в движението, ниската степен на пасивна и активна безопасност и техническа изправност на по-голямата част от автомобилния парк, недостатъци на пътната инфраструктура, пропуски в послеаварийните действия и др. Съществуват редица нерешени проблеми в стратегическите направления за безопасността на движението. Въз основа на статистическите данни от пътнотранспортните произшествия през 2005 г. и периода 2000-2005 г., Националната програма за подобряване безопасността на движението 2004-2006 г. и др. могат да бъдат формулирани неотложни мерки за действие през 2006 г. които да доведат до намаление на жертвите от пътнотранспортните произшествия още през 2006г. под 920 постигане на трайна тенденция за намаляване на жертвите по пътищата на страната през следващите години съгласно изискванията на Европейската програма за действие.

1. На първо място те са свързани с усъвършенстване на законодателството в насока подробно определяне на отговорностите на отделните институции, от които конкретно зависи създаването на условия за безопасно движение, завишаване санкциите за грубите умишлени нарушения застрашаващи живота на останалите участници, бързо изпълнение на наказанията, разширяване на държавно-обществената подкрепа и др. Изменение и допълнение на Закона за движението по пътищата и разработване

- на Правилник за прилагане на закона за движението по пътищата в съответствие с европейските директиви, положителните европейски практики и др.
2. Успокояване на движението в населените места. Подобряване организацията и регулирането на движението на различните участници в него. Ограничаване на нарушенията скоростните режими чрез внедряване на съвременни технически средства за контрол и по-широко прилагане на изкуствените неравности на платното за движение за ограничаване на скоростта. Разделение на пешеходното и велосипедно движение от останалите транспортни потоци. Обезопасяване, сигнализиране и маркиране на зоните около училищата, детските и заведения, спирките на МПС за обществен превоз, пешеходните пътеки.
 3. Подобряване безопасността на движението на моторните превозни средства, осъществяващи обществен превоз на хора и товари, включително и таксиметровите превози. Въвеждане на изискване за осигуряване на безопасността на движението при предоставяне на права за извършване на обществен превоз и контрол на качеството на превозите въз основа на пътнотранспортните произшествия. Въвеждане на ограничения за превишаване на скоростта и нормите за продължителност на управление, спазване режимите на почивките и засилване контрола в тази насока.
 4. Засилване вниманието към осигуряване на безопасността на движението на децата, младежите и младите водачи. Предприемане на мерки за изпълнение Националната стратегия за опазване на здравето и живота на децата в пътното движение и разработените въз основа на нея конкретни програми. Въвеждане на организация за “нулева толерантност” за произшествията с тези участници в движението. Подобряване на видимостта между различните участници в движението. Създаване на организация за провеждане на Първата глобална седмица по безопасност на движението на ЕИК на ООН и международния ден в памет на жертвите от пътнотранспортните произшествия.
 5. Усъвършенстване на контролната система чрез внедряване на нови технически средства за контрол, укрепване на специализирания контролен състав и повишаване неговата квалификация по разкриване на грубите и агресивни нарушения. Контрол по техническата изправност на МПС. Намаляване превишенията на скоростните режими, управлението на МПС от водачи след употреба на алкохол и от неправопособни, повишаване на ползваемостта на обезопасителните колани, защитните каски и детските обезопасителни седалки.
 6. Разширяване приложението на маркировката, подобряване на

организацията на движението по националната пътна мрежа и изпълнението на мероприятия по обезопасяване на местата с концентрация на пътнотранспортни произшествия.

7. Повишаване на познанията на населението по правилата и опасностите в движението чрез провеждане на национални кампании, семинари, конкурси, кръгли маси, конференции и др. По-широко отразяване чрез средствата за масово осведомяване последствията от нарушенията на правилата за движение, проблемите на местопроизшествията, болничните заведения и съдебните зали. Определяне реалните загуби за лечение на пострадалите от пътнотранспортните произшествия.
8. Оценка на хода на изпълнение на програмите за изпълнение на Националната стратегия за опазване на живота и здравето на децата в пътното движение. Разработване на Национална стратегия за подобряване състоянието на безопасността на движението по пътищата за периода 2007-2010 г. и приемане на конкретна програма за действие през 2007 г.

Приложение: Таблици и диаграми.